Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 4.

(Nr. 9031.) Gesetz, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat. Vom 23. Februar 1885.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1) der die Eisenbahnbeziehungen zwischen Preußen und Braunschweig betreffenden Verträge vom 27./30. Juni 1884 und vom 31. Dezember 1884 / 3. Januar 1885,

2) des Vertrages vom 6., 7. beziehungsweise 14. November 1884, betreffend den Uebergang des Schleswigschen Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

3) des Vertrages vom 15., 17. beziehungsweise 20. November 1884, betreffend den Uebergang des Münster-Enscheder Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

zur Verwaltung und zum Betriebe

1) der Braunschweigischen Eisenbahn

sowie zur käuflichen Uebernahme

2) der Schleswigschen Eisenbahn und

3) der Münster-Enscheder Eisenbahn

nach Maßgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt.

§. 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, nach Maßgabe der im §. 1 unter 2 und 3 gedachten Verträge den Umtausch von

Ausgegeben zu Berlin den 27. Februar 1885.

a)	4 953 600 Mark Stammaktien der Schleswigschen Eisenbahnaktiengesellschaft in Staatsschuldverschreibungen der 4prozentigen konsolidirten Anleihe zum Betrage von	6 192 000 Mark — Pf.,
b)	2 249 700 Mark Stammaktien der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	140 606 = 25 =
c)	4 050 000 Mark Prioritäts-Stammaktien der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von	506 250 = — =

herbeizuführen und zu diesem Zweck Staatsschuldverschreibungen der 4prozentigen konsolidirten Anleihe zu dem darstellbaren Gesammtbetrage von . . . . 6 838 800 Mark — Pf. auszugeben.

§. 3.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Aktien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach den abgeschlossenen Verträgen für den Umtausch maßgebenden Verhältnißzahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschußbetrages durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um ein Prozent verminderten Kurse, welcher für Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

§. 4.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der im Dispositionsfonds der Schleswigschen Eisenbahn befindlichen Stammaktien dieser Gesellschaft nach Maßgabe des Bedürfnisses für die statutarischen Verwendungszwecke Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 1 121 400 Mark auszugeben.

§. 5.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung der im §. 1 genannten Gesellschaften herbeizuführen und bei der Auflösung derselben nach Maßgabe der daselbst bezeichneten Verträge den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen unter Verwendung der im §. 2 bewilligten Mittel zu zahlen beziehungsweise auf die Staatskasse zu übernehmen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und die etwa noch zu begebenden Anleihen der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnunternehmungen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuld-

verschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§. 6.

Ueber die Ausführung der im §. 5 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§. 7.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuß, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§. 2, 4 und 5), bestimmt, soweit nicht durch die im §. 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§. 8.

Die Staatsregierung wird auf Grund des §. 5 unter a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldenkommission (Gesetz-Samml. S. 57), ermächtigt, die Verwaltung der Anleihekapitalien und der Annuität der im §. 1 bezeichneten Eisenbahngesellschaften, soweit diese Anleihekapitalien und die Annuität vom Staate als Selbstschuldner übernommen sind beziehungsweise übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die behufs der Amortisation eingelösten oder angekauften Obligationen werden nach Vorschrift des §. 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§. 9.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im §. 1 bezeichneten Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§. 10.

Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Zahlung von Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern auf die im §. 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange derselben in die Verwaltung für Rechnung des Staates oder in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte, Anwendung.

Sofern nach dem Uebergange in das Eigenthum oder in die Verwaltung für Rechnung des Staates eine der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnen

oder Theilstrecken derselben mit einer anderen dieser Bahnen oder Theilstrecken derselben oder mit anderen dem Staate gehörigen oder für Rechnung des Staates betriebenen Bahnstrecken zu einem Eisenbahndirektionsbezirk vereinigt sind oder noch vereinigt werden, und in Folge dessen für eine Station des neugebildeten Eisenbahndirektionsbezirkes sich eine Verminderung des steuerpflichtigen Reinertrages ergeben sollte, so ist der Besteuerung der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens der betreffenden Station nach dem Durchschnitt der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre zu Grunde zu legen.

§. 11.

Auf diejenigen in den Dienst der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung übertretenden Beamten der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, welche Mitglieder der Herzoglich Braunschweigischen Beamtenwittwen- und Waisenversorgungsanstalt, beziehungsweise der Pensionsanstalt der Braunschweigischen Eisenbahnbeamten sind, sowie auf diejenigen Beamten, welche mit Rücksicht auf eine zu Gunsten ihrer Ehefrauen genommene anderweite Versicherung von der ihnen sonst obliegenden Verpflichtung zur Theilnahme an diesen Anstalten entbunden sind, finden die Bestimmungen im ersten Absatz des §. 23 des Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882 (Gesetz-Samml. S. 298) sinngemäße Anwendung.

Den Beamten der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, welche früher im Herzoglich Braunschweigischen Staatsdienst gestanden haben und in den Königlich Preußischen Staatseisenbahndienst übernommen werden, soll die im Braunschweigischen Staatsdienst und im Dienst der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zurückgelegte pensionsfähige Dienstzeit für den Fall der Pensionirung in Anrechnung gebracht werden. Die zu bewilligenden Pensionen dürfen hinter demjenigen Betrage nicht zurückbleiben, welcher als Pension hätte gewährt werden müssen, wenn diese Beamten zur Zeit des Uebertritts in den Preußischen Staatseisenbahndienst nach den bis dahin für sie geltenden Bestimmungen pensionirt worden wären.

§. 12.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 23. Februar 1885.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst v. Bismarck. v. Puttkamer. Maybach. Lucius. Friedberg. v. Boetticher. v. Goßler. v. Scholz. Bronsart v. Schellendorff.

Vertrag,

betreffend

den Uebergang des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat.

Vom $\frac{\text{31. Dezember 1884.}}{\text{3. Januar 1885.}}$

Zwischen der Königlich Preußischen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Kirchhoff als Kommissarius des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den Geheimen Finanzrath Schmidt als Kommissarius des Finanzministers, einerseits und der Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft andererseits ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung des Aufsichtsraths und der Generalversammlung der Aktionäre der genannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§. 1.

Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Preußischen Staat. Zu diesem Zwecke übergiebt die Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direktion der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im §. 8 vorgesehenen Beschränkung an die vom Preußischen Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

§. 2.

Die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfektion des Vertrages folgenden Monats bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1884 ab die Verwaltung und der Betrieb der Braunschweigischen Eisenbahnen für Rechnung des Preußischen Staates erfolgen.

Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Preußischen Staates in bisheriger Weise durch ihre Direktion führen läßt, wird sich von der Unterzeichnung dieses Vertrages ab in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Königlich Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Vom 1. Januar 1884 ab gehen auf den Preußischen Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst und in dem zwischen Preußen und Braunschweig unter dem 27./30. Juni 1884 abgeschlossenen Staatsvertrage, betreffend das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen, näher bestimmt ist, über. Insbesondere fließt der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, der dem Braunschweigischen Staate zu zahlenden Annuität, sowie der zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge verbleibende Reinertrag dem Preußischen Staate ausschließlich zu.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Preußische Staat die ordnungsmäßige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und der Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen außerordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen Fonds, namentlich des Reservefonds und des Erneuerungsfonds, mit der im §. 8 vorgesehenen Beschränkung zur freien Verfügung anheimfallen und die auf die Verwendung und Verwaltung derselben bezüglichen statutarischen Bestimmungen außer Anwendung treten.

§. 3.

Soweit nicht gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, oder durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, gehen auf die zu errichtende Königliche Behörde (§. 1) alle in dem Gesellschaftsstatute der Direktion, sowie auch den Generalversammlungen und dem Aufsichtsrathe beigelegten Befugnisse über. Dieselbe vertritt die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Aktiengesellschaft zustehen.

Es verbleibt indeß in Bezug auf die Verwaltung des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens bis zu dem Zeitpunkte des Uebergangs derselben auf die Königliche Behörde bei den Bestimmungen des §. 42 Nr. 6 des Gesellschaftsstatuts mit der Maßgabe, daß der Aufsichtsrath die von der Direktion über die Verwaltung bis zu diesem Zeitpunkte gelegten oder zu legenden Rechnungen endgültig zu prüfen und zu dechargiren hat.

Für die Folge hat die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domizile der gedachten Königlichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft behält diese indeß ihren Gerichtsstand in der Stadt Braunschweig, und soll die erwähnte Königliche Behörde in dieser Beziehung, wie auch wegen aller aus Anlaß der Anlage oder des Betriebes der im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete gelegenen Strecken der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft hervorgehenden Entschädigungsansprüche der Gerichtsbarkeit in der Stadt Braunschweig unterworfen sein.

Der zur Zeit bestehende Aufsichtsrath fungirt bis zu den spätestens vier Wochen nach Perfektwerden des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Neuwahlen.

Von diesem Zeitpunkte ab besteht derselbe nur noch aus sechs Mitgliedern, von denen zwei in der Stadt Braunschweig ihren Wohnsitz haben müssen.

Der Aufsichtsrath ist beschlußfähig, wenn sämmtliche Mitglieder eingeladen und wenigstens drei bei den zu fassenden Beschlüssen stimmberechtigte Mitglieder anwesend sind. Die §§. 31, 36, 38, 39, 41, 45 Absatz 2, 46 und 47 Absatz 2 und 3, sowie alle übrigen diesem Vertrag entgegenstehende Bestimmungen des Statuts werden aufgehoben.

Der Aufsichtsrath hat zugleich das Interesse der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Preußischen Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

Die ordentliche jährliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft findet in der Regel im zweiten Quartale des Rechnungsjahres statt.

Bei allen Abstimmungen giebt jede Aktie Eine Stimme.

§. 4.

Der Preußische Staat gewährt den Inhabern der Aktien der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom 1. Januar 1884 ab bis zum Eintritt der Liquidation (§. 7) eine feste jährliche Rente von $1\frac{1}{2}$ Prozent des Nominalbetrages, also von 9 Mark pro Aktie à 600 Mark.

§. 5.

Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft bleiben ihre Rechte bezüglich des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Preußische Staat wird die Braunschweigische Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenskomplex verwalten.

Der Preußische Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Braunschweigische Eisenbahnunternehmen oder einzelne Theile desselben mit anderen Preußischen Staats- oder vom Preußischen Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen.

Zur Vermeidung einer getrennten Betriebsrechnung wird festgesetzt, daß für diesen Fall die Braunschweigische Eisenbahn an sämmtlichen Betriebsausgaben der vereinigten Bahnen in folgender Weise partizipirt:

1) an den Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Bahnlänge;
2) an den Kosten der Bahnverwaltung nach Maßgabe der wirklichen Ausgaben;
3) an den Kosten für die Transportverwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachskilometer.

Im Falle der Abtrennung einzelner Theile des Unternehmens und der Vereinigung derselben mit anderen Preußischen Staats- oder vom Staate verwalteten Privateisenbahnen zu einer gemeinsamen Verwaltung wird der Königlich Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten diejenige Königliche Behörde bestimmen, welche die Funktionen des Vorstandes der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wahrzunehmen hat.

Der Königlich Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§. 6.

Der Preußische Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Erlös aus der Begebung der Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des Bedürfnisses zu verwenden.

§. 7.

Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft räumt dem Preußischen Staate das Recht ein, zu jeder Zeit das Eigenthum der Braunschweigischen Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Braunschweigischen Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Preußische Staat sich hierzu entschließt, hat er:

1) die Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen;

2) den Liquidatoren den Kaufpreis von 13 500 000 Mark unter Anrechnung des auf die im Eigenthum des Preußischen Staates befindlichen Aktien entfallenden Betrages behufs statutenmäßiger Vertheilung an die Aktionäre zur Verfügung zu stellen. Es bleibt jedoch dem Preußischen Staate auch das Recht vorbehalten, statt der Einzahlung desjenigen Betrages, welcher auf die im Besitze der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft befindlichen Aktien entfällt, den gleichen Betrag als eine Schuld des Preußischen Staates auf die Preußische Staatskasse zu übernehmen.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Preußischen Staates durch die vom Königlich Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnende Königliche Behörde.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes seitens des Preußischen Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Preußischen

Staat soll derjenige Beamte der Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle die Herzoglich Braunschweigische Regierung benennen wird.

Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschließen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräußern oder zu verpfänden, Aktien zu emittiren und Anleihen aufzunehmen.

§. 8.

In den durch die Dienstverträge des Beamten- und Dienstpersonals begründeten Verhältnissen tritt mit der Uebernahme des Betriebes des Unternehmens seitens des Preußischen Staates keine Veränderung ein. Letzterer hat die mit jenem Personal zur Zeit des Ueberganges bestehenden Verträge zu erfüllen.

Die Pensionsanstalt der Braunschweigischen Eisenbahnbeamten, sowie die Pensionskasse der Braunschweigischen Eisenbahnarbeiter bleiben nach den betreffenden Statuten bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Kassen mit den entsprechenden Kassen der mit der Braunschweigischen zu einer Verwaltung vereinigten Preußischen Staatsbahnen oder vom Preußischen Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt. Der Preußische Staat tritt nach Uebernahme des Eigenthums des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens in alle rücksichtlich der erwähnten Kassen von der Braunschweigischen Bahn übernommene Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmäßigen Rechte der Gesellschaft und der Direktion werden künftig durch die mit der Verwaltung der Braunschweigischen Eisenbahn beziehungsweise mit der Funktion des Vorstandes der Gesellschaft (§. 3) betraute Königliche Behörde ausgeübt.

Die vier ältesten Mitglieder der Direktion erhalten im Falle der Aufgabe der ihnen vertragsmäßig zustehenden Kompetenzen bei dem Uebergange der Verwaltung des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat eine dem Reserve- beziehungsweise Erneuerungsfonds zu entnehmende Gesammtabfindung von höchstens 450 000 Mark, welche denselben, sobald sie sich über die Vertheilung derselben geeinigt haben, gegen die von jedem Einzelnen über den ihm zustehenden Antheil auszustellende Quittung ausgezahlt wird. Der vorbezeichnete Betrag ermäßigt sich, insofern ein Abkommen wegen des Uebertritts der einzelnen Mitglieder in den Preußischen Staatseisenbahndienst geschlossen werden sollte, um die darin zu vereinbarenden Beträge.

§. 9.

Seitens der Königlich Preußischen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

§. 10.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen

haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§. 11.

Der Preußische Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§. 12.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansatz.

Berlin, den 3. Januar 1885.

(L. S.) Schmidt. (L. S.) Kirchhoff.

Braunschweig, den 31. Dezember 1884.

Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

(L. S.) F. W. Wolf. Scheffler.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Braunschweig, betreffend das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen.

Vom 27./30. Juni 1884.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg haben zum Zweck einer Vereinbarung über die Verhältnisse des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Unterstaatssekretär, Wirklichen Geheimen Rath Rudolph Meinecke,

Allerhöchstihren Ministerialdirektor, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Ludwig Brefeld,

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Reichardt,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. juris Hermann Frölich,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann Kirchhoff;

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg:

Höchstihren Wirklichen Geheimen Rath und Staatsminister Grafen Hermann Görtz-Wrisberg,

Höchstihren Finanzdirektor Karl Kybitz,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung erkennt an, daß die der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft nach §. 16 des Statuts der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zustehende Aktienbetheiligung an dem Braunschweigischen Eisenbahnunternehmen mit allen mit dieser Aktienbetheiligung statutmäßig verbundenen Rechten dem Preußischen Staate zusteht, und erklärt Sich damit einverstanden, daß die Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft herbeigeführt wird und die Verwaltung und der Betrieb des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat übergehen.

Die Königlich Preußische Regierung übernimmt für den Fall der Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die sämmtlichen Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldnerin und verpflichtet Sich insbesondere, die in Gemäßheit des zwischen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung und der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt wegen des Verkaufs der Braunschweigischen Staatsbahnen unter dem 8. März 1870 abgeschlossenen Vertrages und des Statuts der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft seitens der letzteren an die Herzoglich Braunschweigische Regierung vom 1. Januar 1869 ab auf die Dauer von 64 Jahren zu entrichtende Annuität von jährlich 875 000 Thalern (2 625 000 Mark) in den festgesetzten Raten an die von der Herzoglichen Regierung zur Erhebung bestimmte Kasse pünktlich zu zahlen.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung nimmt für den Fall der Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft den Preußischen Staat als neuen Annuitätsschuldner an und verzichtet darauf, wegen Befriedigung Ihrer Ansprüche aus der Annuitätsschuld der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die Liquidationsmasse derselben in Anspruch zu nehmen.

Artikel II.

Für die Verhandlungen, welche zum Erwerb und zur Uebertragung des im Herzoglich Braunschweigischen Staatsgebiete befindlichen Eigenthums, insbesondere des Grundeigenthums der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf den Preußischen Staat, erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grund-

büchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten und tritt im Uebrigen Freiheit von Stempel- und Gerichtsgebühren sowie Veränderungssteuern ein.

Artikel III.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung nimmt ein Recht auf den Erwerb der Braunschweigischen Eisenbahn oder irgend eines Theiles derselben nicht in Anspruch und verzichtet insbesondere auf das Ihr statutmäßig zustehende Rückkaufsrecht.

Artikel IV.

Die der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft statutmäßig zustehenden sowie die derselben in dem Vertrage zwischen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung und der Bank für Handel und Industrie eingeräumten Rechte gehen ebenso wie die der Gesellschaft obliegenden Verpflichtungen, soweit letztere privatrechtlicher Natur sind, im Falle der Auflösung der Gesellschaft auf die Königlich Preußische Regierung über.

Artikel V.

Die Königlich Preußische Regierung wird im Falle des Uebergangs der Braunschweigischen Eisenbahnen auf den Preußischen Staat die im Artikel XII des Staatsvertrages vom 23. August 1870, betreffend den Verkauf der Braunschweigischen Eisenbahnen, erwähnte Eisenbahn von Braunschweig nach Hildesheim herstellen und in Betrieb nehmen.

Der Bau dieser Bahn soll baldmöglichst in Angriff genommen und mit thunlichster Beschleunigung zu Ende geführt werden.

Artikel VI.

Die Königlich Preußische Regierung wird das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft für den Fall des Uebergangs des Unternehmens auf den Preußischen Staat übernehmen und die mit jenem Personal zur Zeit des Uebergangs bestehenden Verträge erfüllen. Soweit zur Erfüllung dieser Verträge eine Mitwirkung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung erforderlich ist, wird Dieselbe diese Mitwirkung auch für die Folge eintreten lassen.

Artikel VII.

Die das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen betreffenden Staatsverträge, der zwischen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung und der Bank für Handel und Industrie unterm 8. März 1870 abgeschlossene Vertrag, sowie die Bestimmungen der der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ertheilten landesherrlichen Konzessionen treten, soweit diese Verträge und Bestimmungen mit dem Inhalt des gegenwärtigen Vertrages nicht vereinbar sind, mit dem Uebergange des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat außer Kraft.

Artikel VIII.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die

aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel IX.

Dieser Vertrag soll Beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden wird in Berlin erfolgen.

Berlin, den 27. Juni 1884.

(L. S.) Rudolph Meinecke.
(L. S.) Brefeld.
(L. S.) Reichardt.
(L. S.) Dr. Frölich.
(L. S.) Kirchhoff.

Braunschweig, den 30. Juni 1884.

(L. S.) Graf Görtz-Wrisberg.
(L. S.) Kybitz.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Braunschweig wegen Herstellung einer Eisenbahn von Braunschweig nach Gifhorn.

Vom 27./30. Juni 1884.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg haben zum Zweck der Vereinbarung über eine Eisenbahn von Braunschweig nach Gifhorn zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Unterstaatssekretär, Wirklichen Geheimen Rath Rudolph Meinecke,

Allerhöchstihren Ministerialdirektor, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Ludwig Brefeld,

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Reichardt,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. juris Hermann Frölich,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann Kirchhoff;

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg:

Höchstihren Wirklichen Geheimen Rath und Staatsminister Grafen Hermann Görtz-Wrisberg,

Höchstihren Finanzdirektor Karl Kybitz,

welche unter dem Vorbehalt der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt Sich bereit, eine Eisenbahn von Braunschweig nach Gifhorn für eigene Rechnung auszuführen, vorausgesetzt, daß Sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten wird.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb Ihres Staatsgebietes.

Artikel II.

Der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke soll, sofern eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der beiden Staatsgebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden Expropriationsgesetzes erfolgen.

Artikel III.

Die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn soll bei Braunschweig mit den Braunschweigischen Eisenbahnen und bei Gifhorn mit der Berlin-Lehrter Eisenbahn in unmittelbare Schienenverbindung gebracht werden.

Im Uebrigen soll sowohl die Feststellung der gesammten Bauprojekte für die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahn, als auch die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Trace der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen und Haltestellen in dem Braunschweigischen Staatsgebiet etwaige besondere Wünsche der Herzoglichen Regierung thunlichst berücksichtigen wird. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauprojekte, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Bahnhofsanlagen jeder Regierung innerhalb Ihres Gebietes vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, welche

die projektirte Bahn kreuzen, von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichtet Sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahnen gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein Kostenaufwand erwächst.

Artikel IV.

Die Spurweite der Bahn soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Die Bahn wird vorläufig nur eingeleisig ausgeführt werden. Ueber den Zeitpunkt der Anlage des zweiten Geleises entscheidet ausschließlich die Königlich Preußische Regierung.

Artikel V.

Die Beamten sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Regierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staats, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Artikel VI.

Bezüglich der Landeshoheit über die im Herzoglich Braunschweigischen Gebiet belegene Strecke, sowie bezüglich der Ausübung des Aufsichtsrechts finden die Bestimmungen in den Artikeln IV, V und VI des unterm heutigen Tage abgeschlossenen Staatsvertrages zwischen Preußen und Braunschweig, betreffend die anderweite Regelung der die beiderseitigen Gebiete berührenden Eisenbahnen, analoge Anwendung.

Artikel VII.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichtet Sich, von der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahn keinerlei Abgaben zu erheben, auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände nicht zuzulassen.

Artikel VIII.

Ein Recht auf den Erwerb der in das Herzoglich Braunschweigische Staatsgebiet fallenden Bahnstrecke wird die Herzoglich Braunschweigische Regierung, so lange die Bahn im Eigenthum oder Betriebe des Preußischen Staates sich befindet, nicht in Anspruch nehmen.

Artikel IX.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die

aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel X.

Gegenwärtiger Vertrag soll Beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

Berlin, den 27. Juni 1884.

(L. S.) Rudolph Meinecke.
(L. S.) Brefeld.
(L. S.) Reichardt.
(L. S.) Dr. Frölich.
(L. S.) Kirchhoff.

Braunschweig, den 30. Juni 1884.

(L. S.) Graf Görtz-Wrisberg.
(L. S.) Kybitz.

Vertrag,

betreffend

den Uebergang des Schleswigschen Eisenbahnunternehmens auf den Staat.

Vom 6./7. beziehungsweise 14. November 1884.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Kirchhoff als Kommissar des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den Geheimen Ober-Finanzrath Dr. Rüdorff als Kommissar des Finanzministers, einerseits und dem Ober-Bürgermeister Toosbüy in Flensburg und dem Regierungsrath a. D. Kraus in Kiel, als den durch Beschluß der Generalversammlung vom 22. Oktober 1884 für den Abschluß dieses Vertrages bestellten Kommissarien der Schleswigschen Eisenbahnaktiengesellschaft andererseits, ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zu-

stimmung der Generalversammlung der Aktionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§. 1.

Die Schleswigsche Eisenbahngesellschaft tritt an den Preußischen Staat ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und Dispositionsgrundstücken, sämmtliche Fonds der Gesellschaft, die Materialienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Schleswigschen Eisenbahnunternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgend welche Ausnahme auf den Preußischen Staat über.

§. 2.

Der für die Abtretung dieser Rechte (§. 1) vom Staate zu zahlende Kaufpreis beträgt 15 000 000 Mark. Außerdem übernimmt der Staat die Prioritätsanleihe sowie alle sonstigen Schulden der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner.

§. 3.

Mit dem 1. des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats, indeß nicht vor dem 1. April 1885, erfolgt die Auflösung der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates von der seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Königlichen Behörde bewirkt.

§. 4.

Der Staat ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, den Inhabern von Aktien der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft an Stelle ihres Antheils am Liquidationserlöse gegen Einlieferung ihrer Aktien und Dividendenscheine für das Jahr 1885 und die folgenden Jahre nebst Talons eine Abfindung anzubieten und zwar für je eine Stammaktie à 600 Mark Staatsschuldverschreibungen der 4prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von siebenhundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1885.

Auf den Dividendenschein für das Jahr 1884 wird die Rente von 5 Prozent in bisheriger Weise gezahlt, auf die Dividendenscheine für das Jahr 1885 und die folgenden Jahre wird, da die Gesellschaft inzwischen in die Liquidation eingetreten ist, eine Rente nicht mehr gewährt.

Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Aktien Aktionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Maßgabe seines Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht aus. Die Stimmberechtigung der Aktionäre regelt sich von der Per-

fektion dieses Vertrages ab in der Weise, daß jede Aktie Eine Stimme gewährt, wogegen die Vorschriften des §. 20 des Gesellschaftsstatuts außer Kraft treten.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 14 Tage vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§. 5.

Der Staat ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§. 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten und die im Besitz der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft befindlichen Aktien entfallenden Betrages (§. 4) behufs statutenmäßiger Vertheilung an die Inhaber der Aktien zur Verfügung zu stellen. Es bleibt jedoch dem Staate das Recht vorbehalten, statt der Einzahlung desjenigen Betrages, welcher auf die im Besitze der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft befindlichen Aktien entfällt, sofern von dem Umtausche derselben gegen Staatsschuldverschreibungen abgesehen wird, den gleichen Betrag als eine Schuld des Staates auf die Staatskasse zu übernehmen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von 3 Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurtheils erfolgen darf.

§. 6.

Das Eigenthum der Schleswigschen Eisenbahn geht mit der Perfektion dieses Vertrages auf den Preußischen Staat über.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach der Perfektion dieses Vertrages das noch Erforderliche zur Uebertragung des Gesellschaftseigenthums an den Staat zu veranlassen. Behufs der erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Schleswigschen Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärung ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahnkommissariat zu Berlin eventuell die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

§. 7.

Die Direktion der Schleswigschen Eisenbahnaktiengesellschaft hat das Interesse der letzteren gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

Bis zur Beendigung der Liquidation der Gesellschaft wird die Direktion alljährlich in bisheriger statutenmäßiger Weise gewählt. Einer Deponirung von Aktien der Gesellschaft seitens der Direktion bedarf es fernerhin nicht mehr.

Zur Gültigkeit der Beschlüsse der Direktion ist die Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

§. 8.

Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden. Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. April 1885 erlangt worden ist.

§. 9.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Schleswigsche Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§. 10.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansatz.

Berlin, den 14. November 1884.

(L. S.) Dr. Rüdorff,
Geheimer Ober-Finanzrath.

(L. S.) Kirchhoff,
Geheimer Regierungsrath.

Flensburg, den 6. November 1884.

(L. S.) Toosbüy,
Ober-Bürgermeister.

Kiel, den 7. November 1884.

(L. S.) Kraus.

Vertrag,

betreffend

den Uebergang des Münster-Enscheder Eisenbahnunternehmens auf den Staat.

Vom 15., 17. und 20. November 1884.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Dr. Micke als Kommissar des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den Geheimen Ober-Finanzrath Dr. Rüdorff als Kommissar des Finanzministers, einerseits und dem Geheimrath Dr. jur. Schüßler in Burgsteinfurt und dem Banquier Blumenfeld in Münster als den durch Beschluß der Generalversammlung vom 26. September 1884 für den Abschluß dieses Vertrages bestellten Kommissarien der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft andererseits ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§. 1.

Die Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft tritt an den Preußischen Staat ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und Dispositionsgrundstücken, sämmtliche Fonds der Gesellschaft, die Materialienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Münster-Enscheder Eisenbahnunternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgend welche Ausnahme auf den Preußischen Staat über.

§. 2.

Der für die Abtretung dieser Rechte (§. 1) vom Staate zu zahlende Kaufpreis beträgt 252 000 Mark.

Außerdem übernimmt der Staat die Prioritätsanleihe, sowie alle sonstigen Schulden der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner.

§. 3.

Mit dem 1. des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats erfolgt die Auflösung der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates von der seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Königlichen Behörde bewirkt.

§. 4.

Der Staat ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, den Inhabern von Aktien der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft an Stelle ihres Antheils am Liquidationserlöse gegen Einlieferung ihrer Aktien und Dividendenscheine für das Jahr 1884/85 und die folgenden Jahre nebst Talons eine Abfindung anzubieten und zwar:

für je acht Stammaktien à 300 Mark, beziehungsweise für je zwei Prioritäts-Stammaktien à 600 Mark Staatsschuldverschreibungen der 4prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von einhundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1885.

Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Aktien Aktionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Maßgabe seines Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht aus.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 14 Tage vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern.

Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§. 5.

Der Staat ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§. 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten Aktien entfallenden Betrages (§. 4) behufs statutenmäßiger Vertheilung an die Inhaber der Aktien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von 3 Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurtheils erfolgen darf.

Die nicht begebenen 2 500 Stück Stammaktien werden vernichtet.

§. 6.

Das Eigenthum der Münster-Enscheder Eisenbahn geht mit der Perfektion dieses Vertrages auf den Preußischen Staat über.

Es soll jedoch bereits vom 1. April 1884 ab die Verwaltung und der Betrieb des Münster-Enscheder Eisenbahnunternehmens, welche von der Königlichen Staatsregierung (zur Zeit durch die Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Cöln) in Gemäßheit des Vertrages vom 3. März 1872 beziehungsweise 1. Juni 1875 (Gesetz-Samml. für 1872 S. 634 beziehungsweise für 1875 S. 522) für Rechnung der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft geführt worden, in Gemäßheit der Bestimmungen dieses Vertrages für Rechnung des Staates erfolgen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach der Perfektion dieses Vertrages das noch Erforderliche zur Uebertragung des Gesellschaftseigenthums an den Staat zu veranlassen.

Behufs der erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte des Königlichen Eisenbahnbetriebsamtes (Münster-Emden) zu Münster oder der an Stelle desselben tretenden Behörde zur Abgabe der Auflassungserklärung ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahnkommissariat zu Berlin eventuell die an dessen Stelle tretende Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

§. 7.

In Bezug auf die Verwaltung des Unternehmens bis zum Zeitpunkte des Ueberganges desselben auf den Staat verbleibt es bei der Bestimmung des §. 4 Absatz 2 des Vertrages vom 3. März 1872.

Der Aufsichtsrath hat das Interesse der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

Bis zur Beendigung der Liquidation der Gesellschaft wird der Aufsichtsrath alljährlich in bisheriger statutenmäßiger Weise gewählt. Einer Deponirung von Aktien der Gesellschaft seitens der Mitglieder des Aufsichtsraths, sowie einer Neuwahl für ausscheidende Mitglieder (§. 34 letzter Absatz des Statuts) bedarf es fernerhin nicht mehr.

Zur Gültigkeit der Beschlüsse des Aufsichtsraths ist die Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

§. 8.

Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. März 1885 erlangt worden ist.

§. 9.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen

haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§. 10.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansatz.

Berlin, den 20. November 1884.

(L. S.) Dr. Rüdorff.

(L. S.) Dr. Micke.

Burgsteinfurt, den 15. November 1884.

(L. S.) Dr. Schüßler.

Münster, den 17. November 1884.

(L. S.) F. Blumenfeld.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Braunschweig, betreffend die anderweite Regelung der Verhältnisse der die beiderseitigen Gebiete berührenden Eisenbahnen.

Vom 27./30. Juni 1884.

Nachdem das Magdeburg-Halberstädter, das Hannover-Altenbekener, das Berlin-Potsdam-Magdeburger und das Bergisch-Märkische Eisenbahnunternehmen auf den Preußischen Staat übergegangen sind, haben zum Zweck der hierdurch erforderlich gewordenen anderweiten Regelung der Verhältnisse der zu den vorgenannten Unternehmungen gehörigen, die Preußisch-Braunschweigische Landesgrenze berührenden Strecken, sowie zur Regelung der Verhältnisse des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Unterstaatssekretär, Wirklichen Geheimen Rath Rudolph Meinecke,

Allerhöchstihren Ministerialdirektor, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Ludwig Brefeld,

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Reichardt,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. juris Hermann Frölich,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann Kirchhoff;

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg:

Höchstihren Wirklichen Geheimen Rath und Staatsminister Grafen Hermann Görtz-Wrisberg,

Höchstihren Finanzdirektor Karl Kybitz,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung erklärt Sich damit einverstanden, daß der Preußische Staat nach Maßgabe der mit der Magdeburg-Halberstädter, der Hannover-Altenbekener, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Verträge vom 5. Juni 1879, 8. Juli 1879, 24. Dezember 1879 und 7. Dezember 1881 (Preußische Gesetz-Samml. für 1879 S. 646 beziehungsweise 658, für 1880 S. 36 und für 1882 S. 29) den Betrieb der zu den gedachten Unternehmungen gehörigen Linien, soweit sie auf Herzoglich Braunschweigischem Gebiet liegen, übernommen und das Eigenthum dieser Strecken erworben hat, beziehungsweise erwirbt.

Artikel II.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung nimmt ein Recht auf den Erwerb der innerhalb des Braunschweigischen Staatsgebietes belegenen Strecken der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen oder eines Theils derselben nicht in Anspruch.

Artikel III.

Für die Verhandlungen, welche zur Uebertragung des im Herzoglich Braunschweigischen Staatsgebiet befindlichen Eigenthums, insbesondere des Grundeigenthums der im Artikel I genannten Eisenbahnen auf den Preußischen Staat erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten und tritt im Uebrigen Freiheit von Stempel- und Gerichtsgebühren, sowie von Veränderungssteuern ein.

Artikel IV.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung überträgt das Ihr hinsichtlich der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen zustehende Aufsichtsrecht auf den Preußischen Staat.

Artikel V.

Die Landeshoheit über die im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete belegenen Strecken der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen bleibt im Uebrigen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung vorbehalten und soll hinfort unter Beobachtung der nachstehenden Bestimmungen ausgeübt werden:

1) Die allgemeine Landespolizei und die Rechtspflege in Bezug auf alle Vorgänge auf dem Bahnkörper verbleiben den Herzoglich Braunschweigischen Staatsbehörden.

2) Die Bahnpolizei wird in Gemäßheit des jeweilig gültigen Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands von den Organen der Eisenbahnverwaltung ausgeübt. Die hiermit betrauten, im Gebiete des Herzogthums Braunschweig stationirten Beamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung von der kompetenten Herzoglichen Behörde in Eid und Pflicht zu nehmen.

3) Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei verbleibt hinsichtlich der im Herzogthum Braunschweig belegenen Eisenbahnstrecken den betreffenden Herzoglich Braunschweigischen Regierungsorganen. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

4) Wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Anlage oder des Betriebes der im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete belegenen Eisenbahnstrecken gegen die Preußische Eisenbahnverwaltung erhoben werden möchten, wird dieselbe sich der Herzoglich Braunschweigischen Gerichtsbarkeit unterwerfen und für alle aus diesen Rechtsverhältnissen hervorgehenden Rechtsstreitigkeiten in der Stadt Braunschweig Recht nehmen.

5) Die Vereinbarungen zwischen der Königlich Preußischen und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung wegen Aversionirung der Steuern der im Braunschweigischen Gebiet belegenen Strecken der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen bleiben auch ferner bestehen.

An Stelle der Kommunalabgaben, welche gegenwärtig von den vorgedachten Eisenbahnstrecken erhoben werden, zahlt Preußen ein Aversum von 700 Mark, dessen Vertheilung unter die betheiligten Gemeinden durch die Herzoglich Braunschweigische Regierung bewirkt wird. Die Zahlung erfolgt zum ersten Mal am 2. Januar des zweiten auf die Genehmigung dieses Vertrages folgenden Jahres für das der Zahlung vorhergehende Jahr.

Eine weitere Besteuerung der betreffenden Eisenbahnstrecken zu Gunsten der Gemeinden oder anderer korporativer Verbände wird die Braunschweigische Regierung nicht zulassen.

6) Auf die Tarifbildung, auf die Art und Weise der Beförderung, sowie auf die Feststellung des Fahrplans für die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen steht der Herzoglich Braunschweigischen Regierung eine Einwirkung nicht zu.

7) Für die Einziehung von Stationen und Haltestellen, für die Neuerrichtung derselben innerhalb des Herzoglich Braunschweigischen Gebietes, sowie für die Einstellung des Betriebes auf den jetzt innerhalb des Herzogthums betriebenen Strecken der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen ist die Zustimmung der Herzoglichen Regierung erforderlich.

8) An den im Gebiete des Herzogthums Braunschweig belegenen Strecken der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen sollen nur die Hoheitszeichen der Herzoglichen Regierung angebracht werden.

9) Der Herzoglich Braunschweigischen Regierung bleibt vorbehalten, die Handhabung der ihr über die betreffenden Bahnstrecken zustehenden Hoheitsrechte, sowie die etwaigen Verhandlungen mit der Bahnverwaltung einer Behörde oder einem besonderen Kommissarius zu übertragen.

Diese Behörde beziehungsweise dieser Kommissarius hat die Beziehungen der Herzoglichen Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörde geeignet sind.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich an diese Behörde beziehungsweise an diesen Kommissar in allen zu der Zuständigkeit derselben gehörenden Angelegenheiten zu wenden.

Artikel VI.

Die Königlich Preußische Regierung wird bei der Verwaltung der Braunschweigischen Bahnstrecken die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen des Herzogthums Braunschweig in gleichem Maße berücksichtigen, wie die entsprechenden Interessen der Preußischen Landestheile. Sie wird weder im Personen- noch im Güterverkehre zwischen den beiderseitigen Staatsangehörigen hinsichtlich der Zeit der Abfertigung oder hinsichtlich der Beförderungspreise einen Unterschied machen.

Dieselbe wird bei der Besetzung der Stellen der in dem Gebiete des Herzogthums Braunschweig zu stationirenden unteren Beamten, zu welchen insbesondere Bahnwärter und Weichensteller zu rechnen sind, bei sonst gleicher Anstellungsfähigkeit und Qualifikation auf die Bewerbung der Herzoglich Braunschweigischen Staatsangehörigen vorzugsweise Rücksicht nehmen.

Artikel VII.

Von dem Zeitpunkte ab, wo in Gemäßheit des anderweitigen Vertrages vom heutigen Tage, betreffend das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen, die der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Eisenbahnen in die Verwaltung und den Betrieb des Preußischen Staates übergegangen sein werden, finden auf diese Bahnen die in den Artikeln IV, V und VI dieses Vertrages enthaltenen Bestimmungen, soweit nicht nachstehend besondere Vereinbarung getroffen ist, analoge Anwendung.

Die Summe von 5 000 Thalern (15 000 Mark), welche die Herzoglich Braunschweigische Regierung nach Artikel IV des Staatsvertrages, den Verkauf der Braunschweigischen Staatseisenbahnen betreffend, von der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zur Deckung der durch die Ausübung des Aufsichtsrechts erwachsenden Kosten erhebt, kommt vom Zeitpunkt der Uebertragung des Aufsichtsrechts auf die Königlich Preußische Regierung in Wegfall.

Artikel VIII.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichtet Sich, die zu dem Braunschweigischen Eisenbahnunternehmen gehörigen Linien mit Staatssteuern nicht zu belasten. An Stelle der Kommunalsteuern, welche gegenwärtig von dem Braunschweigischen Eisenbahnunternehmen erhoben werden, verpflichtet Sich Preußen, ein Aversum von 6 000 Mark an die Herzoglich Braunschweigische Regierung, von welcher die Vertheilung unter die betheiligten Gemeinden bewirkt werden wird, zu zahlen. Die Zahlung erfolgt zum ersten Mal am 2. Januar des zweiten auf die Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft folgenden Jahres für das der Zahlung vorhergehende Jahr.

Eine weitere Besteuerung des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens zu Gunsten der Gemeinden oder sonstigen korporativen Verbände wird die Herzoglich Braunschweigische Regierung nicht zulassen.

Artikel IX.

Die bezüglich der im Artikel I genannten Eisenbahnen abgeschlossenen Staatsverträge nebst den zugehörigen Schlußprotokollen, sowie die den betreffenden Privateisenbahngesellschaften ertheilten landesherrlichen Konzessionen treten, soweit sie mit den Bestimmungen dieses Vertrages nicht vereinbar sind, außer Anwendung.

Artikel X.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XI.

Dieser Vertrag soll Beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden wird in Berlin erfolgen.

Berlin, den 27. Juni 1884.

(L. S.) Rudolph Meinecke.
(L. S.) Brefeld.
(L. S.) Reichardt.
(L. S.) Dr. Frölich.
(L. S.) Kirchhoff.

Braunschweig, den 30. Juni 1884.

(L. S.) Graf Görtz-Wrisberg.
(L. S.) Kybitz.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Braunschweig wegen Herstellung einer Eisenbahn von Blankenburg über Elbingerode nach Tanne und von Braunschweig über Derneburg nach Seesen.

Vom 27./30. Juni 1884.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg haben zum Zweck einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Blankenburg über Elbingerode nach Tanne und von Braunschweig über Derneburg nach Seesen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Unterstaatssekretär, Wirklichen Geheimen Rath Rudolph Meinecke,

Allerhöchstihren Ministerialdirektor, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Ludwig Brefeld,

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Reichardt,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. juris Hermann Frölich,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann Kirchhoff;

Seine Hoheit der Herzog von Braunschweig und Lüneburg:

Höchstihren Wirklichen Geheimenrath und Staatsminister Grafen Hermann Görtz-Wrisberg,

Höchstihren Finanzdirektor Karl Kybitz,

von welchen, unter Vorbehalt der Ratifikation, der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist:

Artikel I.

Beide vertragenden Regierungen sind einverstanden, eine Eisenbahn:

1) von Blankenburg über Elbingerode nach Tanne und

2) von Braunschweig über Derneburg nach Seesen

zuzulassen.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt Sich bereit, die Konzession für die ad 1 genannte Bahn, welche von Blankenburg über Hüttenrode und Rübeland nach Elbingerode und von da über Rothe Hütte nach Tanne führen soll,

der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft zu ertheilen. Wegen Konzessionirung der ad 2 genannten Bahn wird die Königlich Preußische Regierung mit demjenigen Unternehmer, welchem seitens der Herzoglich Braunschweigischen Regierung die Konzession für diese Bahn ertheilt werden wird, in Benehmen treten und demselben nach Maßgabe dieses Vertrages und der in Preußen üblichen Bedingungen die Konzession ertheilen.

Artikel II.

Beide Regierungen sind darüber einverstanden, daß der Unternehmer der Bahn von Braunschweig über Derneburg nach Seesen sein Domizil und die Verwaltung der Bahn ihren Sitz in Braunschweig nehmen sollen.

Artikel III.

Die Staatsaufsicht bezüglich beider Bahnen bleibt innerhalb jedes Staatsgebiets der betreffenden Regierung überlassen.

Die Punkte, wo die Bahnen die beiderseitigen Landesgrenzen überschreiten werden, sollen nöthigenfalls durch deshalb beiderseits abzuordnende technische Kommissarien näher bestimmt werden.

Artikel IV

Die Bahn von Blankenburg nach Tanne soll bei Blankenburg, die Bahn von Braunschweig nach Seesen bei Braunschweig und Seesen mit den Braunschweigischen Bahnen und bei Derneburg mit der Bahnstrecke Hildesheim-Grauhoff in unmittelbare Schienenverbindung gebracht werden.

Sowohl die Feststellung der Bauprojekte für beide Eisenbahnen, als auch die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge soll der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Trace der Bahnen und der Anlegung von Stationen und Haltestellen in dem Preußischen Staatsgebiete, als auch bezüglich der Einführung der Bahnen in die bestehenden Bahnhöfe etwaigen besonderen Wünschen der Preußischen Regierung Rechnung tragen wird.

Die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauprojekte, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Bahnhofsanlagen bleibt jeder Regierung innerhalb Ihres Gebietes vorbehalten.

Die Spurweite der Geleise beider Bahnen soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen, auch der Bau und das gesammte Betriebsmaterial so eingerichtet werden, daß die Transportmittel ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

Artikel V.

Für den Fall, daß der Erwerb der zur Anlage der Bahnen erforderlichen Grundstücke durch gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, wird jede der Hohen Regierungen für Ihr Gebiet den Unternehmern das Expropriationsrecht verleihen.

Artikel VI.

Die von einer der beiden kontrahirenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel VII.

Die Unternehmer der Bahnen haben wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlagen oder des Bahnbetriebes auf Königlich Preußischem Gebiete entstehen und gegen sie geltend gemacht werden möchten, der Königlich Preußischen Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Königlich Preußischen Gesetzen sich zu unterwerfen.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihr und den Unternehmern, sowie die Handhabung der Ihr über die innerhalb Ihres Gebietes belegenen Bahnstrecken zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer besonderen Behörde zu übertragen. Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu den Eisenbahnverwaltungen in allen Fällen zu vertreten, welche nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- und Gerichtsbehörden geeignet sind.

Die Eisenbahnverwaltungen haben sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Preußischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Artikel VIII.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden nach Maßgabe der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 und ihren etwaigen weiteren Aenderungen und Ergänzungen gehandhabt. Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

Artikel IX.

Die im Königlich Preußischen Gebiete angestellten Beamten beider Eisenbahnen sind den Königlich Preußischen Landesgesetzen unterworfen.

Die Unternehmer sollen verpflichtet werden, die anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civilanstellungsberechtigung entlassenen Militärs des Deutschen Heeres, soweit dieselben das fünfunddreißigste Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zu wählen.

Bei Besetzung der unteren Beamtenstellen des stationären Dienstes innerhalb des Preußischen Gebietes soll bei sonst gleicher Qualifikation auf die Bewerbungen Königlich Preußischer Unterthanen, und innerhalb des Braunschweigi-

schen Gebietes unter gleicher Voraussetzung auf die Bewerbungen Braunschweigischer Unterthanen besondere Rücksicht genommen werden.

Artikel X.

Die Festsetzung der Tarife und Fahrpläne für beide Bahnen soll im Allgemeinen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zustehen, die Königlich Preußische Regierung behält Sich jedoch vor, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung aufzuerlegen, auf desfallsiges Verlangen die Massenartikel auf der Bahn von Blankenburg nach Tanne zu denjenigen Tarifsätzen zu befördern, welche für diese Artikel auf der Bahnstrecke von Langenstein nach Derneburg jeweilig Gültigkeit haben. Ein dahin zielendes Verlangen soll indeß nicht vor Ablauf von 8 Jahren, vom Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes der Bahn von Blankenburg nach Tanne ab gerechnet, gestellt werden.

Beide Regierungen sind darüber einverstanden, daß auf beiden Bahnen zwischen den Endpunkten in jeder Richtung täglich mindestens zwei Züge mit Personenbeförderung eingerichtet werden sollen.

Artikel XI.

Jede der beiden Regierungen behält Sich vor, die in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecken der Besteuerung nach Maßgabe der Landesgesetze zu unterziehen. Der Steuer, welche hiernach von den im Königlich Preußischen Gebiete belegenen Strecken zu erheben ist, wird nur derjenige Theil des Gesammtanlagekapitals zu Grunde gelegt werden, welcher auf diese Bahnstrecken entfällt.

Der Aufwand für Betriebsmittel ist hierbei auf die Strecken nach Verhältniß ihrer Längen zu vertheilen.

Artikel XII.

Beide Regierungen sind darüber einverstanden, daß die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft verpflichtet sein soll, für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung eine Bahn von Wernigerode zur Südharzbahn bauen, oder einem Privatunternehmer konzessioniren sollte, der genannten Regierung beziehungsweise dem Privatunternehmer den Mitbetrieb auf der Strecke Elbingerode—Tanne oder auf einem Theile dieser Strecke unter angemessenen Bedingungen zu gestatten, resp. das Eigenthum dieser Strecke gegen Zahlung des Anlagekapitals eigenthümlich zu überlassen.

Artikel XIII.

Die Preußische Regierung behält Sich das Recht vor, das Eigenthum der innerhalb Ihres Gebietes belegenen Strecken der im Artikel I genannten Eisenbahnen nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, oder auch später, nach einer in beiden Fällen mindestens ein Jahr vorher zu bewirkenden Ankündigung käuflich zu erwerben.

Als Kaufpreis zahlt der Staat den fünfundzwanzigfachen Betrag des steuerpflichtigen Reinertrages, welcher im Durchschnitt der letzten der Ankündigung vorhergegangenen fünf Betriebsjahre für die in Preußen belegenen Strecken aufgekommen ist.

Zu dem auf den Preußischen Staat im Falle des Ankaufs übergehenden Zubehör gehört insbesondere ein der Länge der in Preußen gelegenen Strecken entsprechender Theil des vorhandenen Betriebsmaterials, ferner das zur Bahn- und zur Transportverwaltung dieser Strecken gehörige Inventarium.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische oder die Braunschweigische Regierung das Eigenthum der in dem betreffenden Staatsgebiete liegenden Bahnstrecken erwerben sollten, werden die beiden kontrahirenden Regierungen Sich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes auf den gedachten Bahnen erforderlichen Maßregeln verständigen.

Artikel XIV.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XV.

Dieser Vertrag soll Beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden.

Die Auswechselung der Beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

Berlin, den 27. Juni 1884.

(L. S.) Rudolph Meinecke.
(L. S.) Brefeld.
(L. S.) Reichardt.
(L. S.) Dr. Frölich.
(L. S.) Kirchhoff.

Braunschweig, den 30. Juni 1884.

(L. S.) Graf Görtz-Wrisberg.
(L. S.) Kybitz.

Die vorstehenden vier Staatsverträge vom 27./30. Juni 1884 sind ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

(Nr. 9032.) Gesetz, betreffend den Erwerb des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens für den Staat. Vom 23. Februar 1885.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird unter Genehmigung des beigedruckten Vertrages vom 25./30. Juni 1884, betreffend den Uebergang des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens auf den Staat, zur käuflichen Uebernahme der genannten Eisenbahn nach Maßgabe der vertraglichen Bestimmungen ermächtigt.

§. 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, nach Maßgabe des im §. 1 gedachten Vertrages den Umtausch von

a) 20 250 000 Mark Stammaktien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe zum Betrage von .... 10 125 000 Mark,

b) 20 250 000 Mark Stamm-Prioritätsaktien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von .... 22 781 250 =

herbeizuführen und zu diesem Zweck Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe zu dem Gesammtbetrage von .... 32 906 250 Mark auszugeben.

§. 3.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, in Gemäßheit des im §. 1 gedachten Vertrages die Mittel zur Deckung der den Stamm-Prioritätsaktionären der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlungen von 506 250 Mark aus dem Reserve- beziehungsweise Erneuerungsfonds der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu entnehmen.

Im Uebrigen bleibt die Verwendung dieser Fonds der Verfügung durch besonderes Gesetz vorbehalten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Aktien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die

Anzahl der eingereichten Stücke den nach dem abgeschlossenen Vertrage für den Umtausch maßgebenden Verhältnißzahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschußbetrages durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um ein Prozent verminderten Kurse, welcher für Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

§. 4.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der noch nicht begebenen Prioritätsobligationen des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens, soweit sich die weitere Begebung als unthunlich oder nach dem Ermessen des Finanzministers als nachtheilig erweisen sollte, nach Maßgabe des Bedürfnisses für die in dem Anleiheprivilegium bezeichneten Verwendungszwecke, Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 2 197 500 Mark auszugeben.

§. 5.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei der Auflösung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft unter Verwendung der im §. 2 bewilligten Mittel den Kaufpreis für den Erwerb der Bahn zu zahlen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und die etwa noch zu begebenden Anleihen dieser Gesellschaft, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§. 6.

Ueber die Ausführung der im §. 5 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§. 7.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuß, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§. 2, 4 und 5), bestimmt, soweit nicht durch den im §. 1 angeführten Vertrag Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§. 8.

Die Staatsregierung wird auf Grund des §. 5 unter a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldenkommission, (Gesetz-Samml. S. 57) ermächtigt, die Verwaltung der Anleihekapitalien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft, soweit diese Anleihekapitalien vom Staate als Selbstschuldner übernommen sind beziehungsweise übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die behufs der Amortisation eingelösten oder angekauften Obligationen werden nach Vorschrift des §. 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§. 9.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im §. 1 bezeichnete Eisenbahn durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§. 10.

Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Zahlung von Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern auf die im §. 1 bezeichnete Eisenbahn auch nach dem Uebergange derselben in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte, Anwendung.

Sofern nach dem Uebergange in das Eigenthum des Staates die in diesem Gesetze bezeichnete Eisenbahn oder Theilstrecken derselben mit anderen dem Staate gehörigen oder für Rechnung des Staates betriebenen Bahnstrecken zu einem Eisenbahndirektionsbezirk vereinigt sind oder noch vereinigt werden, und in Folge dessen für eine Station des neugebildeten Eisenbahndirektionsbezirkes sich eine Verminderung des steuerpflichtigen Reinertrages ergeben sollte, so ist der Besteuerung der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens der betreffenden Stationen nach dem Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre zu Grunde zu legen.

§. 11.

Auf die Mitglieder der Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn, sowie auf diejenigen Beamten, welche mit

Rücksicht auf eine zu Gunsten ihrer Ehefrauen genommene anderweite Versicherung von der ihnen sonst obliegenden Verpflichtung zur Theilnahme an dieser Kasse entbunden sind, finden die Bestimmungen im ersten Absatz des §. 23 des Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882 (Gesetz-Samml. S. 298) finngemäße Anwendung.

§. 12.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 23. Februar 1885.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck. v. Puttkamer. Maybach. Lucius. Friedberg.
v. Boetticher. v. Goßler. v. Scholz. Bronsart v. Schellendorff.

Vertrag,

betreffend

den Uebergang des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens auf den Staat.

Vom 25./30. Juni 1884.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Dr. Micke und den Geheimen Regierungsrath Kirchhoff als Kommissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den Geheimen Finanzrath Schmidt als Kommissarius des Finanzministers, einerseits und dem Königlichen Staatsminister von Bernuth und dem Direktor a. D., Stadtrath Bail, in Berlin wohnhaft, als den durch Beschluß der Generalversammlung vom 28. Mai 1884 für den Abschluß dieses Vertrages bestellten Kommissarien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft, andererseits ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§. 1.

Die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft tritt an den Preußischen Staat ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und Dispositionsgrundstücken, sämmtliche Fonds der Gesellschaft, die Materialienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgend welche Ausnahme auf den Preußischen Staat über.

§. 2.

Der für die Abtretung dieser Rechte (§. 1) vom Staate zu zahlende Kaufpreis beträgt 17 212 500 Mark.

Außerdem übernimmt der Staat die Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner.

§. 3.

Mit dem 1. des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats erfolgt die Auflösung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates von der seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Königlichen Behörde bewirkt.

§. 4.

Der Staat ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, den Inhabern von Aktien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft an Stelle ihres Antheils am Liquidationserlöse gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons eine Abfindung anzubieten, und zwar:

a) für je eine Stammaktie à 300 Mark eine Staatsschuldverschreibung der vierprozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von einhundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884,

b) für je zwei Stamm-Prioritätsaktien à 600 Mark Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von eintausend dreihundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884 sowie eine baare Zuzahlung von 15 Mark pro Stamm-Prioritätsaktie.

Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Aktien Aktionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Maßgabe seines Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht aus. Die Stimmberechtigung der Aktionäre regelt sich von der Perfektion dieses Vertrages ab in der Weise, daß jede Aktie Eine Stimme gewährt, wogegen die Vorschriften im §. 32 des Gesellschaftsstatuts außer Kraft treten.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 14 Tage vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monate zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§. 5.

Der Staat ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§. 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten Aktien entfallenden Betrages (§. 4) behufs statutenmäßiger Vertheilung an die Inhaber der Aktien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von 3 Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurtheils erfolgen darf.

§. 6.

Das Eigenthum der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn geht mit der Perfektion dieses Vertrages auf den Preußischen Staat über. Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1884 ab die Verwaltung und der Betrieb des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens, welche von der Königlichen Staatsregierung (zur Zeit

durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt) in Gemäßheit des Vertrages vom $\frac{\text{7. Juli}}{\text{5. September}}$ 1875 (Gesetz-Samml. für 1876 S. 163) für Rechnung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft geführt worden, in Gemäßheit der Bestimmungen dieses Vertrages für Rechnung des Staates erfolgen, so daß also die Intraden der Bahn schon von diesem Tage ab dem Staate zufallen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach der Perfektion dieses Vertrages das noch Erforderliche zur Uebertragung des Gesellschaftseigenthums an den Staat zu veranlassen. Behufs der erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Halle-Sorau-Gubener Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärung ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahnkommissariat zu Berlin event. die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

§. 7.

Sofern die für das Betriebsjahr 1883 auf die Stamm-Prioritätsaktien beziehungsweise Stammaktien zu zahlende Dividende zur Zeit der Auflösung der Gesellschaft noch nicht festgestellt sein sollte, wird dieselbe in bisheriger statutenmäßiger Weise festgestellt.

Auf die Dividendenscheine späterer Betriebsjahre wird, da die Gesellschaft inzwischen in die Liquidation eingetreten ist, eine Dividende nicht mehr gezahlt.

In Bezug auf die Verwaltung des Unternehmens bis zum Zeitpunkte des Ueberganges desselben auf den Staat verbleibt es bei der Bestimmung des §. 4 Absatz 2 des Vertrages vom $\frac{\text{7. Juli}}{\text{5. September}}$ 1875.

Der Aufsichtsrath hat das Interesse der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

Bis zur Beendigung der Liquidation der Gesellschaft wird der Aufsichtsrath alljährlich in bisheriger statutenmäßiger Weise gewählt. Einer Deponirung von Aktien der Gesellschaft seitens der Mitglieder des Aufsichtsraths, sowie einer Neuwahl für ausscheidende Mitglieder (§. 52 letzter Absatz des Statuts) bedarf es fernerhin nicht mehr. Zur Gültigkeit der Beschlüsse des Aufsichtsraths ist die Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

Die den Mitgliedern des Aufsichtsraths nach §. 54 des Gesellschaftsstatuts zustehende Remuneration wird zum letzten Male für das auf die Auflösung der Gesellschaft folgende volle Kalenderjahr gezahlt. Sofern nach Ablauf dieses Jahres die definitive Auflösung des Aufsichtsraths, welche mit der Beendigung des Liquidationsverfahrens zu erfolgen hat, noch nicht eingetreten sein sollte, werden den Mitgliedern des Aufsichtsraths für die spätere Zeit ihrer Thätigkeit nur die baaren Auslagen in der bisherigen Weise erstattet. Die Höhe der Remuneration wird für die Jahre, für welche eine solche zu zahlen ist, auf denjenigen Betrag festgesetzt, welcher für das Jahr 1883 nach Maßgabe der bisherigen Grundsätze zur Vertheilung gelangt ist.

§. 8.

Dem bei der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn beschäftigten Beamtenpersonal verbleiben die ihm der Gesellschaft gegenüber zustehenden Rechte.

Die Beamtenpensions- und Unterstützungskasse der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn bleibt nach dem betreffenden Reglement bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Kasse mit den entsprechenden Kassen der mit der Halle-Sorau-Gubener zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Kassen von der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmäßigen Rechte der Gesellschaft werden künftig durch die zur Verwaltung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

§. 9.

Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. März 1885 erlangt worden ist.

§. 10.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so daß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§. 11.

Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§. 12.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansatz.

Berlin, den 30. Juni 1884.

(L. S.) Schmidt. (L. S.) Dr. Micke. (L. S.) Kirchhoff.

Berlin, den 25. Juni 1884.

(L. S.) v. Bernuth. (L. S.) Bail.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.